



REGIONE  
BASILICATA

Asse I PO-FESR 2007.2013  
Linea di intervento I.3.1.A  
REALIZZAZIONE DI SISTEMI LOGISTICI DI RILEVANZA REGIONALE



PROVINCIA  
DI  
POTENZA

## Indice

1.	<b>PREMESSA</b> .....	2
2.	<b>DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO PROGETTUALE PROPOSTO</b> .....	3
3.	<b>ANALISI DELLA DOMANDA</b> .....	8
4.	<b>COERENZA CON LA PROGRAMMAZIONE E IMPATTI ATTESI</b> .....	11
5.	<b>CRONOPROGRAMMA</b> .....	25
6.	<b>MODELLO DI GESTIONE DELL'OPERA</b> .....	27
7.	<b>PIANO FINANZIARIO DELLA GESTIONE</b> .....	27



## 1. **PREMESSA**

L'esercizio e la "crescita" di attività industriali e produttive in senso lato trovano presupposto indispensabile nella realizzazione di infrastrutture e sistemi a rete che, dopo aver consentito l'insediamento delle aziende, ne favoriscano lo sviluppo attraverso la migliore connessione con i mercati di riferimento e la possibilità di riduzione dei costi dei costi "finiti" di produzione.

Nella composizione del costo di produzione, in particolare con riferimento alle aziende operanti in aree "periferiche", assume sempre maggior rilevanza la voce relativa al trasporto delle materie prime e dei prodotti finiti che incide significativamente sulla reale capacità competitiva delle imprese. Ogni intervento che comporti una riduzione di tali costi si configura dunque come opportuno, diretto, sostegno alla competitività del sistema produttivo locale.

Alla luce di tali considerazioni appare evidente la particolare rilevanza che assume la presenza di infrastrutture che consentano la realizzazione di un sistema di trasporto *intermodale* che preveda e agevoli la connessione alla rete ferroviaria per il conseguimento di quei risparmi possibili attraverso il trasporto su "ferro".

La presenza di raccordi ferroviari nelle aree industriali ne qualifica e valorizza il livello infrastrutturale e di servizio contribuendo alla sostenibilità dei processi produttivi e consentendo l'avvio e lo sviluppo di attività quali quelle della gestione conto terzi delle merci - logistica - sempre più importanti nel panorama economico locale e nazionale.



Il Consorzio ha scelto da tempo di operare in tal senso prevedendo la realizzazione e/o riqualificazione di raccordi ferroviari a servizio delle aree industriali di competenza e l'intervento progettuale proposto, relativo alla realizzazione di *un'Area Intermodale per lo scambio merci nell'agglomerato industriale di Tito Scalo*, si integra pienamente con le azioni già intraprese nonché con le scelte di programmazione esplicitate dalla Regione Basilicata nell'Asse I del Programma Operativo FESR 2007-2013 – Linea di intervento I.3.1.A: realizzazione di sistemi logistici di rilevanza regionale.

## **2. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO PROGETTUALE PROPOSTO**

### **2.1 Localizzazione**

L'intervento proposto interessa il nucleo industriale di Tito e prevede la realizzazione di una ampia area di scambio intermodale servita da raccordo ferroviario e con possibilità di stoccaggio temporaneo di merci e containers.

L'area di intervento risulta ottimamente servita dalla viabilità interna al nucleo industriale di Tito e di connessione del nucleo stesso alla rete di viabilità principale costituita dal raccordo autostradale Sicignano - Potenza (SS. 407 Basentana) e dalla S.p. 94. Risulta inoltre prossima allo scalo ferroviario di Tito Scalo cui è connessa dal raccordo ferroviario consortile oggetto di completamento.

A livello territoriale l'area individuata risulta essere centrale e strategica rispetto anche agli altri insediamenti produttivi. La vicinanza con l'area industriale di Potenza e la contiguità con la zona per insediamenti produttivo - artigianali



realizzata dal Comune di Tito nonché la centralità rispetto ad altre esistenti o previste realtà produttive, consentono la individuazione di un ampio bacino di utenza come attestato dal grande interesse manifestato da molti operatori in sede di preventiva illustrazione dei principi e delle finalità assunti a base della idea progettuale che si espone.

L'intervento, infine, realizza la riqualificazione ambientale e funzionale del "bacino gessi" dell'area ex Liquichimica, compresa nel Sito di Interesse Nazionale di Tito, sottoposto alle procedure di bonifica, conseguendo l'importante risultato del recupero funzionale e produttivo dell'area.

## **2.2 Riqualificazione ambientale dell'area di intervento**

L'intervento di bonifica previsto, preliminare alla realizzazione dell'area intermodale, ha come obiettivo il risanamento ambientale dell'area ex Liquichimica mediante la messa in sicurezza permanente del "bacino gessi" che si realizzerà mediante il suo confinamento e consentirà il successivo recupero funzionale dell'area secondo quanto previsto dall'intervento in parola.

In passato l'area ha ospitato gli impianti della LIQUICHIMICA MERIDIONALE S.r.l. che vi produsse fertilizzanti granulari fosfatici fino al 1989 mediante l'impiego di ammoniaca, carbonato di calcio, cloruri e solfati.

Nell'area dello stabilimento era stato previsto un "bacino gessi" utilizzato, durante l'attività della Liquichimica, come discarica per lo smaltimento di fosfogessi provenienti, come scarti, dai cicli produttivi. Tali scarti di produzione, nel corso del



tempo, si sono consolidati dando origine ad una formazione solida avente uno spessore pari a circa 4 metri.

L'intero complesso aziendale della ex Liquichimica fu acquistato dal Consorzio ASI nell'aprile del 1989 che ha avviato le procedure di bonifica che hanno portato alla identificazione dell'area quale "Sito di Interesse Nazionale" inserito nel "Programma nazionale di bonifica e di ripristino ambientale" previsto dal D.M. 468 del 18 settembre 2001. Questo ha comportato che tutti gli interventi di messa in sicurezza, di caratterizzazione e di bonifica sono stati definiti in sede di Ministero dell'Ambiente.

Dal 2005 ad oggi sull'area sono stati realizzati tutti gli interventi previsti per l'area e riguardanti la messa in sicurezza e la caratterizzazione, fino alla predisposizione del progetto di intervento per la messa in sicurezza permanente e definitiva della discarica fosfogessi con recupero funzionale e reindustrializzazione dell'area approvato nella Conferenza di Servizi decisoria del 29.04.2010 tenutasi presso il Ministero dell'Ambiente.

Il progetto propone la realizzazione di un sistema di messa in sicurezza permanente controllato dei fosfogessi.

Tale sistema, che verrà realizzato all'interno del sito attualmente sede del deposito incontrollato dei predetti rifiuti, prevede la creazione di una serie di vasche impermeabilizzate all'interno delle quali depositare i rifiuti presenti nel bacino fosfogessi. L'intervento verrà realizzato procedendo per step successivi realizzando una serie di vasche impermeabilizzate e chiuse superiormente



all'interno delle quali si realizzerà il deposito controllato dei fosfogessi.

La tipologia di intervento approvato oltre a garantire la protezione delle componenti ambientali maggiormente esposte al deposito incontrollato dei rifiuti oggi presenti, consentirà la riqualificazione ambientale del sito ed il suo recupero funzionale per fini industriali. Infatti l'ampia superficie pianeggiante che deriverà dall'intervento, mediante opportune tecniche costruttive, consentirà, successivamente alla bonifica, la realizzazione di un'area per lo scambio merci ferro-gomma a seguito del prolungamento dell'esistente raccordo ferroviario con lo scalo ferroviario di Tito.

### **2.3 Organizzazione funzionale e caratteristiche costruttive del progetto**

L'intervento che si propone interessa complessivamente una superficie di 77.000 mq. circa all'interno della quale verranno realizzati:

- l'area intermodale per lo scambio merci treno-gomma;
- il raccordo ferroviario di connessione allo scalo ferroviario di Tito Scalo.

L'area *intermodale* sarà organizzata in modo da garantire lo scambio merci treno-gomma ed il deposito temporaneo in containers su apposita area.

In particolare lo schema organizzativo - funzionale della piattaforma prevede:

- una zona ingresso-uscita automezzi con guardiana;
- una stazione di pesa per autotreni;
- un edificio destinato ad uffici e servizi per gli operatori di circa 800 mq. realizzato con struttura prefabbricata di tipo "leggero";
- una zona di sosta per gli autotreni in attesa di carico e scarico;



- una zona di movimentazione containers con attività di carico e scarico autotreni;
- una zona di movimentazione containers con attività di carico e scarico treni;
- un'area per la composizione dei treni in adiacenza al tratto di raccordo ferroviario ricadente nella piattaforma;
- una zona destinata al deposito dei containers in arrivo ed in partenza.

L'intera area sarà recintata, pavimentata, provvista di reti di allontanamento delle acque meteoriche, illuminata mediante l'installazione di idonee torri faro, vigilata mediante impianto di videosorveglianza.

Il *raccordo ferroviario* avrà complessivamente una lunghezza pari a mt. 1.100 e la sua realizzazione andrà a completare la parte di raccordo già realizzata e connessa allo scalo ferroviario di Tito Scalo.

La sua realizzazione prevede la preparazione dei piani di posa dei rilevati, la compattazione dello strato di posa della fondazione, la formazione dello strato super compattato. La sovrastruttura verrà completata con la posa in opera del ballast ferroviario di spessore pari a cm. 25 sotto traversa.

I fossi alla base dei rilevati prevedono la posa di cunette in calcestruzzo vibrato.

L'armamento ferroviario prevede l'utilizzo di rotaie del tipo UNI 60 e traverse in CAP.



### 3. ANALISI DELLA DOMANDA

Per l'analisi della domanda nel trasporto merci si è fatto riferimento all' *Indagine sulla mobilità regionale del settore merci* realizzata dalla Redas srl per conto della Regione Basilicata, la quale, partendo da una dettagliata analisi del territorio, delle infrastrutture e delle aziende insediate nelle due province di Potenza e Matera, costruisce un quadro organico sul sistema dei trasporti lucano, relativamente sia agli aspetti di offerta che a quelli di domanda.

In Basilicata il trasporto delle merci avviene prevalentemente su strada; poco influente è la movimentazione delle merci su rotaia, effettuata da tre soli impianti ferroviari (S. Nicola di Melfi, Potenza Inferiore, Pisticci).

La principale componente del sistema di offerta di trasporto merci è costituita dalla rete stradale, la quale si sviluppa per quasi 6.700 Km. La rete ferroviaria regionale ha invece uno sviluppo di 454,1 Km (di cui 355,6 Km gestiti dalla società R.F.I ed i restanti 98,5 Km dalle Ferrovie Appulo - Lucane).

Con riferimento a dati nazionali, la Basilicata risulta godere di livelli di dotazione fisica sistematicamente più alti di quelli medi di diverse regioni settentrionali e meridionali.

Particolarmente pronunciata è la sovra dotazione della Basilicata in termini di lunghezza delle strade statali (33,71 km ogni 10.000 abitanti, contro gli 8 e i 10 rispettivamente dell'Italia e del Mezzogiorno), di lunghezza della rete ferroviaria (7,62 Km ogni 10.000 abitanti) e di lunghezza della ferrovia elettrificata (3,87 Km





ogni 10.000 abitanti). Pertanto, anche nella tipologia di infrastrutture considerate più critiche, come la ferrovia, la situazione regionale è quantitativamente superiore rispetto all'insieme delle altre regioni italiane e meridionali. In definitiva, la Basilicata presenta standard infrastrutturali quantitativi di tutto rispetto.

Le caratteristiche della domanda di mobilità delle merci nella regione Basilicata sono state indagate attraverso:

- una campagna di monitoraggio dei flussi di traffico;
- un insieme di interviste campionarie O/D rivolte ai conducenti dei veicoli commerciali;
- un insieme di interviste campionarie presso le aziende caratterizzate da una
- forte capacità attrattiva/generativa di traffico merci.

Dal conteggio dei flussi veicolari è emerso che, nel giorno feriale medio, transitano attraverso le sezioni del cordone regionale 95.000 veicoli circa, di cui il 24% è costituito da veicoli merci. Le principali arterie attraverso le quali la Basilicata si relaziona con le altre regioni sono:

- S.S. 99 Matera – Altamura: utilizzata nel giorno feriale medio da circa 11.900 veicoli, con un'incidenza del traffico merci del 21%;
- S.S. 106 ionica: permette gli scambi lungo la fascia costiera ionica con la Puglia (11.300 veicoli nel giorno feriale medio, di cui il 30% sono veicoli merci) e con la Calabria (9.500 veicoli nel giorno feriale medio, con un'incidenza del trasporto merci del 20%);
- raccordo autostradale Sicignano Scalo – Potenza: rappresenta l'unico collegamento diretto fra il Capoluogo lucano e la Campania e consente



REGIONE  
BASILICATA

Asse I PO-FESR 2007.2013  
Linea di intervento I.3.1.A  
REALIZZAZIONE DI SISTEMI LOGISTICI DI RILEVANZA REGIONALE



PROVINCIA  
DI  
POTENZA

l'allacciamento alla rete autostradale nazionale (in corrispondenza del confine regionale l'arteria è interessata da circa 6.300 veicoli, con un'incidenza del traffico pesante del 27%);

- S.S. 655: collega la zona di Melfi e del Vulture con la provincia di Foggia, rappresenta una fondamentale via di collegamento delle aree industriali di San Nicola di Melfi, Potenza e Tito Scalo con il foggiano e con l'autostrada A16 Napoli; Canosa (7.300 veicoli nel giorno feriale medio, con un'incidenza del traffico pesante del 32% circa).

Dalle indagini O/D su strada è stato possibile costruire la matrice origine/destinazione degli spostamenti dei veicoli merci che interessano la regione Basilicata nel periodo diurno (7.00-19.00). Dall'analisi della matrice emerge che il territorio regionale è interessato giornalmente da 3.400 veicoli merci in entrata, 2.800 in uscita e 3.075 in attraversamento. Il 77% dei volumi di traffico merci di scambio ed attraversamento ha inizio e/o termine in una delle tre regioni vicine (Campania, Calabria e Puglia). Nello stesso periodo temporale di riferimento, gli spostamenti extraurbani dei veicoli merci interni alla Regione sono circa 5.700, equamente distribuiti tra spostamenti intrazonali e spostamenti interzonali. Il maggior traffico si registra tra le zone di Potenza e Rionero in Vulture - Melfi (14% degli spostamenti interni complessivi) e fra le zone di Matera e Potenza (10,6% del totale degli spostamenti interni). Nel complesso emerge che le zone della regione con maggiore capacità attrattiva/generativa di veicoli commerciali sono quelle di Potenza e Matera; da notare la modesta incidenza delle aree interne. Dalle indagini O/D su strada è stato inoltre possibile rilevare come i veicoli merci in entrata/uscita dalla regione nel giorno feriale medio siano costituiti in prevalenza da autocarri (41%); la maggior parte ha una massa a pieno carico superiore a 100



REGIONE  
BASILICATA

Asse I PO-FESR 2007.2013  
Linea di intervento I.3.1.A  
REALIZZAZIONE DI SISTEMI LOGISTICI DI RILEVANZA REGIONALE



PROVINCIA  
DI  
POTENZA

q. (53%), e trasporta principalmente generi alimentari (29%); il grado di riempimento medio ponderato rispetto al numero dei veicoli risulta pari al 72,5%. L'indagine in destinazione presso le aziende della regione che più significativamente svolgono il ruolo di attrattore/generatore di traffico merci, ha consentito di far emergere ulteriori aspetti interessanti. Il 50% delle aziende possiede mezzi propri per l'acquisizione/consegna delle merci (in media 1,8 mezzi per azienda). La maggior parte delle aziende riceve/spedisce merce con cadenza giornaliera, con una media di 2,6 consegne/giorno e di 6,2 spedizioni/giorno. La merce viene consegnata/spedita principalmente come materiale sfuso. Il 75,5% della merce in arrivo proviene essenzialmente dalle altre regioni italiane e solo il 34% della merce prodotta rimane in Basilicata.

#### **4. COERENZA CON LA PROGRAMMAZIONE E IMPATTI ATTESI**

##### **4.1 Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001**

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 e adottato con D.P.R. del 14 marzo 2001, evidenzia le indubbie carenze del settore e al contempo suggerisce gli indirizzi di politica dei trasporti e di programmazione atte a superarle.

Punto di debolezza del sistema dei trasporti in Italia è senza dubbio il forte squilibrio modale verso la strada e la congestione del traffico su alcune direttrici a cui corrisponde una disomogeneità della distribuzione territoriale dell'offerta di servizi ed infrastrutture sul territorio nazionale: se da un lato le carenze infrastrutturali di cui soffre il nostro paese si traducono in un freno all'espansione



nelle aree più avanzate, dall'altro diventano un fattore di inibizione dei processi di sviluppo indispensabili per ridurre i gravi squilibri territoriali presenti.

Il quadro attuale dei volumi di traffico, infatti, conferma l'assoluta prevalenza del trasporto su strada, sia per le merci che per i passeggeri, con alcune peculiarità:

- un'elevata concentrazione del traffico su alcune direttrici stradali (le extraurbane rispetto alle autostrade);
- una squilibrata distribuzione territoriale concentrata nel nord Italia;
- un'elevata quota di movimentazione delle merci su brevi e medie distanze (il 75% dei viaggi si svolge entro i 200 km).

In quest'ottica il PGT si pone come obiettivi , oltre a quello tradizionalmente richiesto al sistema dei trasporti di garantire il soddisfacimento dei bisogni di mobilità, anche quelli di diminuire i livelli di inquinamento ambientale e di aumentare i livelli di sicurezza del trasporto, soprattutto del settore stradale.

E' indispensabile , pertanto, nell'ottimizzare i diversi metodi di trasporto perseguire il riequilibrio territoriale: le infrastrutture rappresentano non solo una parte integrante dell'assetto territoriale del Paese, ma anche uno dei possibili motori della crescita e di promozione dei contesti locali, tra cui il Mezzogiorno.

Questi obiettivi possono essere perseguiti attraverso diverse strategie:

- eliminare i vincoli da congestione e standard inadeguati;
- sviluppare la logistica e l'intermodalità;
- servire la domanda di trasporto con un sistema di offerte ambientalmente sostenibile;



REGIONE  
BASILICATA

Asse I PO-FESR 2007.2013  
Linea di intervento I.3.1.A  
REALIZZAZIONE DI SISTEMI LOGISTICI DI RILEVANZA REGIONALE



PROVINCIA  
DI  
POTENZA

- creare una forte integrazione di infrastrutture e di servizi di trasporto multimediale tra i terminal di transhipment (che entreranno a regime nel Mezzogiorno nei prossimi anni) e le regioni italiane del Nord e quelle europee, al fine di spostare ancor di più sul Mediterraneo l'asse dei traffici marittimi intercontinentali e di favorire l'insediamento di nuove attività manifatturiere e di logistica del Mezzogiorno, grazie all'accresciuta "risorsa distributiva" del territorio.

Per ottenere un sistema di trasporti coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di sicurezza, stabiliti dall'UE, nonché di risparmio energetico e di qualità del territorio, è stato individuato un ventaglio di azioni, ciascuna delle quali fornisce un indispensabile e coordinato contributo:

- lo sviluppo dei traffici merci sulle medie-lunghe distanze;
- l'utilizzo di modalità di trasporto più sostenibili rispetto a quella stradale attraverso il rilancio del trasporto di cabotaggio, la piena utilizzazione delle vie fluviali, lo sviluppo del trasporto combinato strada-rotaia;
- l'incentivazione all'uso della ferrovia in particolare per il trasporto dei rifiuti e delle merci pericolose;
- la promozione e la crescita del trasporto combinato;
- l'adozione, per il trasporto merci su strada, di misure di contenimento dei costi di gestione delle imprese italiane per portarli in linea con la media europea;
- lo sviluppo e al diffusione di tecnologie innovative volte al miglioramento del parco circolante.

In questa logica , un'azione decisiva per la valorizzazione del Mezzogiorno quale piattaforma logistica, riguarda la formulazione di specifici progetti nei distretti



industriali in via di sviluppo, il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture portuali, aeroportuali ed intermodali e la loro interconnessione con le reti di trasporto stradali e ferroviarie, come condizione indispensabile per aumentare il valore dei servizi offerti.

Gli investimenti infrastrutturali dovranno essere indirizzati allo sviluppo di un sistema di reti fortemente interconnesso, che superi le carenze e le criticità di quello attuale. Per conseguire questi obiettivi è stato individuato un Sistema nazionale Integrato dei Trasporti, inteso come insieme integrato di infrastrutture sulle quali si effettuano servizi di interesse nazionale ed internazionale costituenti la struttura portante del sistema italiano di offerta di mobilità delle persone e delle merci.

In tale sistema dovrà essere esplicitamente favorita la complementarietà tra le diverse modalità e resa più efficiente l'integrazione tra le diverse infrastrutture.

Pertanto, sono individuati innanzitutto gli interventi infrastrutturali prioritari per ridurre le maggiori criticità del sistema dei trasporti di interesse nazionale nelle aree più arretrate, con interventi concepiti come strumenti volti ad innescare o sostenere processi di sviluppo, nell'ambito di una prospettiva di maggiore valorizzazione del territorio.

Più specificatamente, in merito ai servizi ferroviari per le merci, è prevista l'incentivazione alla costruzione di una moderna rete di raccordi ferroviari nei bacini generatori di traffico industriale.



## **4.2 Il Piano Regionale dei Trasporti della Regione Basilicata**

Il Consiglio regionale della Regione Basilicata nella seduta del 16 febbraio 2005 ha proceduto all'approvazione dell' "Aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti".

La proposta è stata studiata in accordo ai contenuti del Piano di Sviluppo Regionale ed è in particolare sintonia con gli indirizzi relativi al "potenziamento delle relazioni esterne" ed ai "trasporti e telecomunicazioni". In linea generale il nuovo quadro di riferimento della programmazione regionale prende avvio da alcuni nuovi importanti indirizzi formulati a livello nazionale, che hanno fortemente innovato la disciplina del settore, le procedure amministrative, il sistema delle deleghe e delle responsabilità e le funzioni regionali.

L'aggiornamento del P.R.T. riguarda tutto il settore del trasporto collettivo (pubblico) passeggeri regionale, in particolare l'organizzazione del sistema delle autolinee e quella del sistema ferroviario regionale.

L'obiettivo generale del Piano è l'identificazione di un sistema integrato, capace di ottimizzare le prestazioni offerte valorizzare il patrimonio complessivo disponibile in termini sia di aziende sia di infrastrutture e mezzi.

Esso si articola in due parti:

- nella prima vengono individuati gli interventi a breve periodo, in termini di riorganizzazione del sistema, in assenza di investimenti infrastrutturali; in particolare vengono esaminati i seguenti elementi e formulate le seguenti proposte:



- la riorganizzazione dei servizi ferroviari regionali ai fini del coordinamento e dell'integrazione con quelli di livello nazionale presenti nei principali nodi esterni;
  - il coordinamento dei servizi ferroviari ed automobilistici di competenza regionale;
  - la riorganizzazione dei servizi ferroviari per i collegamenti regionali e l'integrazione modale con il sistema delle autolinee lungo i tre corridoi -Potenza - Foggia, Battipaglia - Potenza - Metaponto, Matera - Bari.
- nella seconda invece vengono indicati gli interventi di lungo periodo , in termini d'ipotesi d'intervento sul sistema delle infrastrutture ferroviarie. In particolare sono esaminate ipotesi di ammodernamento dei tre corridoi:
- Potenza - Foggia;
  - Battipaglia - Potenza - Ferrandina - Metaponto;
  - Matera - Bari.

Per ciascun corridoio sono studiati i possibili interventi atti a garantire il miglioramento delle prestazioni.

L'unitarietà fisica e funzionale del sistema nazionale dei trasporti impone il massimo della coerenza tra gli obiettivi del P.G.T. e gli obiettivi della pianificazione a scala regionale e locale.

Gli interventi sui sistemi di trasporto regionali devono proporsi innanzitutto l'obiettivo di garantire elevati livelli di accessibilità all'intero territorio di riferimento, anche se con livelli di servizio (tempi di accesso, qualità del trasporto, costi) differenziati in relazione alla rilevanza sociale delle diverse zone.





L'assetto infrastrutturale ed organizzativo dei sistemi nel loro insieme deve essere tale da rendere minimo il costo generalizzato della mobilità.

Particolare attenzione e specifici interventi devono essere dedicati alle persone con ridotte capacità motorie e tra questi, alle persone con handicap fisici.

Il sistema plurimodale cui si perviene deve, infine, essere caratterizzato da elevata affidabilità e bassa vulnerabilità.

La pianificazione dei trasporti regionali deve porsi come prioritario obiettivo di salvaguardia dell'ambiente e di aumento della sicurezza. I pur notevoli progressi realizzati con il ricorso a nuovi motori ed a carburanti "puliti" non sono sufficienti per una "sostenibilità ambientale" dei trasporti: occorre scegliere modi e combinazioni di modi di trasporto diversi in grado di ridurre la produzione di inquinanti. E' compito del PRT individuare il mix degli interventi per aumentare la sicurezza del trasporto ed in particolare per abbassare i tassi di incidentalità sulla rete stradale.

Le scelte debbono infine contribuire a raggiungere gli obiettivi dei piani per il riassetto urbanistico e territoriale e dei piani di sviluppo economico e sociale. Il sistema dei trasporti è, in realtà evolute come l'Italia, elemento essenziale per governare le trasformazioni in atto nel territorio.

Nel perseguire questo sistema di obiettivi, i piani locali di trasporti debbono rispettare i vincoli di budget imposti da scelte del governo centrale o dei governi



regionali.

Per quanto riguarda la specificità dell'intervento è da evidenziare come lo stesso rientra in un più ampio disegno che mira alla creazione di un sistema integrato costituito da infrastrutture e servizi di trasporto di tipo multimodale allo scopo di potenziare lo smistamento delle merci.

Nella Regione Basilicata il trasporto delle merci avviene prevalentemente su strada; poco influente è la movimentazione delle merci su rotaia .

Dall'analisi della mobilità delle merci in Basilicata ed in relazione all'incremento degli scambi registratisi negli ultimi anni, la Regione intende da un lato potenziare la rete infrastrutturale (come previsto dal Piano Regionale della Viabilità) e dei servizi offerti, di cui al Piano dei Servizi, e dall'altro sviluppare sistemi e centri di interscambio delle merci .

Pare opportuno evidenziare che la prevista realizzazione dell'Interporto di Tito, inserito nelle previsioni della programmazione di settore, risulta ad oggi superata in quanto il soggetto proponente non ha dato inizio all'intervento nei tempi previsti dalle N.T.A. del P.R.G. ASI approvato con D.C.R. n. 82 del 7.02.2006.

Il mancato avvio delle attività di realizzazione ha indotto il Consorzio ASI a procedere alla revoca della disposta assegnazione delle aree con conseguente variazione della loro destinazione d'uso in base a quanto già previsto dalle N.T.A..

E' appena il caso di segnalare, infine, che la richiesta di sospensione della



determina di revoca è stata rigettata tanto dal TAR Basilicata quanto in sede di Consiglio di Stato.

#### **4.3 La programmazione regionale FESR 2007-2013**

L'Asse I persegue l'obiettivo generale di assicurare ai cittadini ed alle imprese residenti standard elevati di accessibilità e di qualità dei servizi per la mobilità di persone e merci attraverso il potenziamento delle reti di trasporto e dei sistemi logistici.

Nel periodo di programmazione 2000-2006, stante la limitatezza delle risorse in merito attivabili (come, d'altronde, rilevato anche dal Valutatore Indipendente), gli interventi realizzati in materia di reti di trasporto a valere sul POR sono stati prevalentemente orientati alla ricomposizione della maglia viaria infraregionale in modo da elevare complessivamente il grado di connettività e di accessibilità delle aree più interne della regione. Contemporaneamente, a valere su fonti finanziarie nazionali (Accordi di Programma Quadro relativi al Fondo Aree Sottoutilizzate e Legge 'Obiettivo') sono stati finanziati progetti volti ad accrescere la connettività esterna della regione anche in considerazione della cospicua dimensione finanziaria di tali interventi.

Il nuovo quadro programmatico, fondato sull'integrazione fra Fondi Strutturali da una parte e risorse nazionali (FAS) e regionali (rivenienti dalle 'royalties' petrolifere) dall'altro, agevola l'impostazione unitaria delle politiche relative al sistema trasportistico-logistico mentre l'entità delle risorse mobilitabili complessivamente, se opportunamente integrate in una strategia nazionale complessiva, consente di



orientare gli investimenti verso gli obiettivi dell'apertura della Basilicata all'esterno e del suo inserimento organico nelle reti di trasporto e nei sistemi logistici nazionali ed internazionali.

In particolare, per quanto riguarda l'attivazione delle risorse a valere sul P.O. FESR, verrà data priorità agli interventi volti ad assicurare una mobilità integrata di persone e merci e ad accrescere l'accessibilità complessiva della regione in modo da contribuire in maniera significativa al superamento dell'attuale condizione di 'perifericità' ed isolamento fisico della Basilicata.

A tal fine, la programmazione operativa a valere sulle risorse comunitarie si incentrerà su tre ambiti principali di intervento:

- riconnettere, attraverso la realizzazione di massimo due itinerari di collegamento trasversale previsti nel vigente Piano Regionale della Viabilità, la rete interna stradale di livello regionale e provinciale alle reti TEN;
- potenziare i collegamenti ferroviari lungo i tre assi Potenza - Melfi - Foggia, Potenza - Salerno - Napoli e Potenza - Matera - Bari, assicurando agli interventi relativi ai trasporti su ferro almeno il 30% della dotazione complessiva dell'Asse;
- rafforzare i poli intermodali di Tito, Ferrandina e Metaponto, quest'ultimo anche in un'ottica di completamento della filiera agro-alimentare con sviluppo della catena fresco-freddo.

In coerenza con il Piano Regionale dei Trasporti, alla cui attuazione concorrerà anche il Programma Nazionale Mezzogiorno 'Reti e Mobilità' (FAS), gli ambiti di intervento richiamati dovrebbero agevolare il conseguimento di finalità generali



quali quelle di:

- fare della Basilicata la piattaforma territoriale di collegamento fra i corridoi I e VIII, la regione di raccordo fra il sistema portuale meridionale dei tre mari (Tirreno, Adriatico e Ionio), il territorio di transito lungo le direttrici nord-orientali e nord-occidentali;
- accrescere l'accessibilità 'esterna' della regione attraverso il miglioramento della rete e dei servizi di trasporto su ferro e la connessione della viabilità interna di livello regionale e provinciale alle reti TEN;
- inserire i poli di eccellenza (urbani, produttivi, territoriali, ecc.) nelle reti trasportistiche nazionali ed internazionali, formare piattaforme territoriali attorno ai nodi urbani e produttivi più sviluppati, promuovere la messa in rete dei sistemi locali;
- sostenere la strutturazione di sistemi logistici localizzati in prossimità delle maggiori polarità urbane e produttive nonché inseriti in reti sovra-regionali di traffico merci e partecipati da operatori nazionali del settore;
- promuovere la mobilità integrata di persone e merci, rafforzare l'interoperatività e l'intermodalità delle reti trasportistiche e logistiche, contribuire ad una mobilità sostenibile e rispettosa dell'ambiente.

Per promuovere finalità la mobilità sostenibile di passeggeri e merci , agli obiettivi specifici relativi alla rete ed ai servizi di trasporto su ferro, alle strutture ed ai servizi logistici ed alla mobilità integrata regionale passeggeri verrà destinato almeno il 50% della dotazione complessiva dell'Asse.

L'attuale ciclo di programmazione, rispetto al precedente POR, presenta pertanto le seguenti discontinuità: concentrazione degli interventi sull'innalzamento



dell'accessibilità 'esterna' della regione; finalizzazione degli investimenti alla realizzazione di piattaforme territoriali integrate (reti di trasporto - logistica - servizi per la mobilità - tariffazione unitaria) in grado di riconnettersi alle reti nazionali ed internazionali; ampliamento degli ambiti di intervento dalle sole reti viarie anche ai sistemi logistici ed ai servizi di trasporto eco-compatibili; estensione delle tipologie di operazione dalla sola infrastrutturazione anche ad attrezzature ed impianti tecnologici in grado di ridurre le emissioni inquinanti.

L'Asse prioritario 1 'Accessibilità' si articola in tre obiettivi specifici a loro volta suddivisi in distinti obiettivi operativi:

- I.1 Rafforzamento della connettività della viabilità interna di livello regionale e provinciale alle reti TEN
- I.2 Potenziamento e miglioramento della rete e dei servizi di trasporto su ferro
- I.3 Qualificazione delle strutture e dei servizi logistici regionali
- I.4 Potenziamento della mobilità regionale passeggeri

Nello specifico, l'obiettivo specifico I.3 è volto a dotare la Regione Basilicata di sistemi logistici calibrati sulle esigenze di sviluppo dell'economia locale (in particolare, Tito, Ferrandina e Metaponto) ed organicamente inseriti, tramite l'attrazione di operatori nazionali di settore, nella rete logistica meridionale a partire dagli 'hub' di Gioia Tauro e di Taranto.

L'Obiettivo specifico si articola in un unico Obiettivo operativo:

- Obiettivo operativo I.3.1 Adeguamento e miglioramento dei sistemi logistici regionali



L'obiettivo mira potenziare la dotazione infrastrutturale e tecnologica dei sistemi logistici regionali così da agevolare la mobilità delle merci secondo modalità sostenibili.

Le linee di intervento dell'obiettivo operativo I.3.1 prevedono la realizzazione di sistemi logistici di rilevanza regionale nelle aree maggiormente vocate (Tito, Ferrandina e Metaponto) attraverso opere di infrastrutturazione ed interventi in attrezzature tecnologiche (trasporti multimodali e sistemi di trasporto intelligenti).

#### **4.4 Impatti attesi sul territorio**

In generale i centri e le aree intermodali possono incidere in modo essenziale per lo sviluppo economico di un territorio, perché rappresentano un elemento di maggiore funzionalità e consentono minori costi di gestione del sistema di trasporto e movimentazione delle merci.

Le funzioni generali che si possono attribuire ad un centro intermodale merci sono le seguenti cinque:

- *entrata/uscita dal sistema di trasporto*: le merci vengono portate al centro per essere immesse nella rete di trasporto, oppure, viceversa, ne vengono fatte uscire per essere consegnate agli utilizzatori (per es. industria per ulteriori lavorazioni, commercianti grossisti per la distribuzione);
- *cambio di itinerario*: le merci arrivate con il vettore vengono ripartite fra diverse destinazioni;
- *cambio di modo*: le merci passano da un modo di trasporto ad un altro per motivi di convenienza o altri;



REGIONE  
BASILICATA

Asse I PO-FESR 2007.2013  
Linea di intervento I.3.1.A  
REALIZZAZIONE DI SISTEMI LOGISTICI DI RILEVANZA REGIONALE



PROVINCIA  
DI  
POTENZA

- *sosta commerciale*: le merci pervenute al centro vengono immagazzinate in attesa di migliori condizioni di mercato o altro;
- *modifica dello stato*: le merci subiscono una trasformazione di stato merceologico o di assetto (confezione), consistente in certe lavorazioni intermedie (facenti parte del processo generale di lavorazione) eventualmente eseguibili, più convenientemente, nel centro per evitare doppie movimentazioni.

In un centro intermodale potranno svolgersi altre funzioni complementari eventualmente sinergiche, dovute dal fatto che tra le attività appartenenti all'ambito territoriale di riferimento per il Centro, possono agire in modo significativo una serie di economie di agglomerazione. Queste funzioni, complementari ma spesso non di minore importanza, appartengono ad una sfera di servizi connessi con il trasporto su gomma o su aereo e con il centro doganale, che possono riguardare sia i veicoli (ricovero protetto, rifornimento, officina, pulizia ecc.), sia le persone (hotel, ristorante, ecc.).

Un importante servizio complementare é quello delle informazioni ai conducenti sull'itinerario da seguire per la consegna ed il ritiro della merce, evitando inutili perdite di tempo e percorsi a vuoto, con notevoli benefici gestionali. Anche questo servizio richiede apposite strutture (centro informatico), assorbe addetti ed attira ulteriore traffico. Le più importanti Aziende di Trasporto internazionali si avvalgono già di tale mezzo per programmare il servizio.

Infine, certe attrezzature di servizio per veicoli e persone potranno essere utilizzate anche per altre iniziative collaterali (fiere, mercati, ecc.) che possono





eventualmente trovare spazio in adiacenza al Centro per la serie di servizi e l'accessibilità che esso offre.

Gli impatti attesi sul territorio dall'intervento proposto, possono così sintetizzarsi:

- incremento del traffico merci su rotaia, con la possibilità di un riequilibrio modale del sistema dei trasporti in favore della ferrovia.
- realizzazione condizioni materiali e immateriali per lo sviluppo della intermodalità e della logistica nel trasporto merci;
- favorire lo sviluppo dell'area territorialmente interessata, favorendo altresì l'accessibilità interna ad aree della regione meno accessibili;
- favorire la creazione di massa critica di domanda di trasporto merci in grado di attivare processi di logistica nel campo dei trasporti ;
- accrescere la competitività del sistema produttivo regionale, ed in particolare della quota di imprenditoria industriale e manifatturiera che gravita nell'area di ubicazione del centro;
- promuovere forme ambientalmente e socialmente sostenibili del trasporto;
- migliorare i livelli di sicurezza del trasporto delle merci in ambito regionale.

## **5. CRONOPROGRAMMA**

Di seguito il cronoprogramma relativo ai tempi di attuazione del progetto.



REGIONE  
BASILICATA

Asse I PO-FESR 2007.2013  
Linea di intervento I.3.1.A  
REALIZZAZIONE DI SISTEMI LOGISTICI DI RILEVANZA REGIONALE



PROVINCIA  
DI  
POTENZA

	2011				2012				2013				2014			
	1 <sup>a</sup> trim.	2 <sup>a</sup> trim.	3 <sup>a</sup> trim.	4 <sup>a</sup> trim.	1 <sup>a</sup> trim.	2 <sup>a</sup> trim.	3 <sup>a</sup> trim.	4 <sup>a</sup> trim.	1 <sup>a</sup> trim.	2 <sup>a</sup> trim.	3 <sup>a</sup> trim.	4 <sup>a</sup> trim.	1 <sup>a</sup> trim.	2 <sup>a</sup> trim.	3 <sup>a</sup> trim.	4 <sup>a</sup> trim.
1. Predisposizione e approvazione del progetto di messa in sicurezza permanente del sito e reindustrializzazione del sito		■														
2. Espletamento delle procedure di gara per l'affidamento dei lavori di messa in sicurezza					■											
3. Esecuzione dell'intervento di messa in sicurezza permanente del sito						■										
4. Predisposizione e approvazione del progetto dell'area intermodale con attivazione della procedura di screening					■											
5. Espletamento delle procedure di gara per l'affidamento dei lavori di costruzione selezione del soggetto per la società di gestione									■							
5. Esecuzione degli interventi di costruzione dell'area intermodale											■					
6. Verifiche e collaudi finali																■



## **6. MODELLO DI GESTIONE DELL'OPERA**

Il Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Potenza, nella sua qualità di oggetto proponente, per la gestione dell'area intermodale oggetto della proposta progettuale, servita da raccordo ferroviario e con possibilità di stoccaggio temporaneo di merci e containers, intende individuare una Società di Gestione, partecipata dallo stesso Consorzio ASI e da soggetti terzi specializzati nella movimentazione delle merci mediante l'utilizzo del raccordo ferroviario e nella movimentazione delle merci su gomma.

L'affidamento in gestione dei servizi avverrà mediante procedura aperta con evidenza pubblica e secondo le seguenti fasi successive:

- pubblicazione bando pubblico;
- acquisizione delle manifestazioni di interesse;
- valutazione delle manifestazioni d'interesse;
- individuazione della società di gestione;
- stipula del contratto di affidamento dei servizi.

## **7. PIANO FINANZIARIO DELLA GESTIONE**

### **7.1 Quantificazione dei volumi di attività**

La quantificazione dei volumi di attività ipotizzati nel presente Business Plan, avviata sulla base di dati statistici di settore, è proseguita attraverso un accurato processo di benchmarking relativo a diverse strutture impegnate in tale tipologia di attività e similari per bacini di utenza (tipologia e numerosità di aziende, caratteristiche del territorio ecc.).



I dati comunicati dagli operatori del settore evidenziano, nel territorio interessato, la movimentazione delle seguenti tipologie di merci:

- legname;
- carta e cellulosa;
- coils e lamiere;
- fertilizzanti e concimi;
- torba;
- materiali inerti (ghiaia e sabbia);
- prodotti alimentari (zucchero e vino);
- cereali;
- macchine agricole e movimento terra;
- manufatti di carpenteria;
- sale uso industriale ed alimentare;
- liquidi (olio, olio vegetale e mosto);
- acque minerali;
- salotti;
- mattoni;
- altro.

In base a quanto segnalato da alcune realtà imprenditoriali presenti sul territorio e direttamente interessate al progetto dell'area intermodale è stato possibile ipotizzare i seguenti volumi di attività:

1. **gestione delle pedane:** movimentazione annuale di 12.166 pedane (movimentazione di circa 1.000 pedane giornaliere per un periodo di giacenza media pari a trenta giorni). Sul totale delle pedane movimentate nel corso dell'anno si è stimato un numero pari al 20% delle stesse che

*necessitano di servizi di depallettizzazione, di pellettizzazione, di fasciatura.*

Analogo ragionamento è stato eseguito per la stima delle pedane che necessitano dei servizi relativi alle celle frigorifero a 0° nonché delle celle Frigorifero a -20°;

2. **Gestione containers:** movimentazione, a regime, *di circa 80 container* giornalieri con una giacenza media presso il centro logistico di 15 giorni.

**Quindi il flusso delle merci movimentabile nell'area intermodale risulta essere pari a 58.382 tonn./anno.**

## **7.2 Piano finanziario**

L'analisi della convenienza economica dell'investimento è stata eseguita costruendo un modello di business plan previsionale che sintetizza i maggiori fattori che possono influenzare le scelte imprenditoriali sulla opportunità di realizzare tale investimento.

Il Business Plan è stato costruito sulla base dei dati desunti dalle normali pratiche commerciali in vigore. Nello specifico sono state esaminate le seguenti problematiche:

- 1 In primo luogo vengono esaminati i **costi direttamente connessi con la realizzazione dell'investimento proposto.**

L'investimento richiesto per la realizzazione del centro intermodale è stimato in Euro 6.480.000,00.

La ripartizione degli investimenti è desumibile nel prospetto che segue.

**Tabella n. 1**

INTERVENTO	COSTO
- Realizzazione del raccordo ferroviario (completamento) con formazione del corpo stradale e armamento del tipo UNI 60 per uno sviluppo di 1.100 Mt. comprensivo del tronchino di manovra	€ 900.000,00
- Realizzazione del piazzale di manovra della piattaforma di scambio comprensiva di aree di parcheggio e stoccaggio temporaneo merci per una superficie complessiva pari a circa 62.000 mq.	€ 2.500.000,00
- Edificio uffici e servizi	€ 327.000,00
- Recinzioni, reti tecnologiche, impianti di illuminazione e videosorveglianza	€ 500.000,00
- Acquisto macchinari ed attrezzature per il carico/scarico delle merci, attrezzature tecnologiche e celle frigorifere	€ 1.200.000,00
<b>TOTALE LAVORI E ATTREZZATURE</b>	<b>€ 5.427.000,00</b>
- Spese generali (10% dei lavori)	€ 542.700,00
- Lavori in economia	€ 315.300,00
- Imprevisti (5% dei lavori)	€ 195.000,00
<b>COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO</b>	<b>€ 6.480.000,00</b>

**2 I macchinari per il carico e lo scarico delle merci, per il cui acquisto è previsto un investimento di circa Euro 600.000,00, sono individuati nelle seguenti attrezzature:**

- Carroponte per containers
- Carrelli elevatori
- Transpallet elettrico
- Transpallet manuale

**3 Le attrezzature tecnologiche, il cui investimento è stimato in circa Euro 600.000,00, sono:**

- Fasciatrice per imballaggi
- Depallettizzatore
- Pallettizzatore
- Celle frigorifero 0° e - 20°



**Si precisa che nelle sezioni successive il “1° anno” corrisponde all’anno successivo al quello di ultimazione dei lavori (fase di cantiere).**

### **7.3 Modalità organizzative**

Al fine di garantire una gestione “efficace” ed “efficiente” dell’intero centro logistico, la Società di Gestione dovrà garantire una struttura organizzativa composta dalle seguenti professionalità:

#### **1. Personale dirigente**

La funzione del personale dirigente sarà quella di garantire l'efficienza della gestione del centro logistico. Oltre a tale primaria funzione, sarà compito della dirigenza promuovere la suddetta struttura verso il mondo imprenditoriale locale al fine di incentivare lo sviluppo della suddetta area e conseguentemente anche delle imprese utilizzatrici;

#### **2. Personale impiegatizio**

Il personale di tale tipologia sarà impegnato in tutte le normali pratiche di natura amministrativa richieste dalla tipologia di attività esercitata dai diversi utilizzatori dell'area. In tali compiti rientreranno la bollettazione delle merci in entrata ed in uscita, la gestione amministrativa dei rapporti con i fornitori e la clientela, la predisposizione di particolare modulistica relativa a merci speciali, gestione finanziaria, ecc.

#### **3. Personale operaio**

Il compito di tali lavoratori sarà sostanzialmente legato alla movimentazione delle

merci in transito nell'area nonché alla normale manutenzione degli spazi aperti e degli edifici annessi al centro logistico.

Per la stima del costo del personale dipendente si è ipotizzato un fabbisogno, nell'anno a regime (3° anno), di circa 15 unità lavorative così ripartite (tabelle n. 2 e 3):

**Tabella n. 2**

Addetti	Lavoratori stabili	Lavoratori parte – time
Personale addetto alla struttura amministrativa	2	2
Personale addetto alla gestione del raccordo ferroviario	4	1
Personale addetto alla movimentazione delle merci	5	1
<b>Totale personale impiegato</b>	<b>11</b>	<b>4</b>

**Tabella n. 3**

Occupazione		1° anno	2° anno	3° anno (Anno a regime)	4° anno	5° anno	6° anno	7° anno	8° anno	9° anno	25° anno
Lavoratori stabili	Donne	1	2	3	3	3	3	3	3	3	3
	Uomini	6	7	8	8	8	8	8	8	8	8
Lavoratori part time	Donne	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1
	Uomini	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3
<b>Totale</b>		<b>9</b>	<b>11</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>



## 7.4 Analisi dei costi e ricavi di gestione

### 7.4.1 Struttura dei costi

Per quanto riguarda la struttura dei costi si è proceduto alla valorizzazione delle diverse voci (*tabella n. 4*) sulla base dei prezzi mediamente praticati dai diversi potenziali fornitori nonché mediante l'analisi dei bilanci di diverse strutture impegnate in tale tipologia di attività e la considerazione delle esigenze relative al corretto ed efficiente funzionamento del centro logistico da realizzare.

**Tabella n. 4: Costi di gestione relativi al primo anno di attività**

Voce di costo	Costo	Costo mensile	Costo annuo
Personale	Salari e stipendi	€ 20.000,00	€ 240.000,00
Acquisti	Materie prime e merci	€ 23.750,00	€ 291.000,00
Utenze	Spese annuali energia elettrica	€ 5.833,33	€ 70.000,00
	Spese annuali utilizzo acqua	€ 1.500,00	€ 18.000,00
	Spese annuali telefono	€ 1.333,33	€ 22.000,00
	Spese annuali per riscaldamento	€ 1.000,00	€ 18.000,00
Spese generali	Spese annuali per pulizia uffici	€ 1.500,00	€ 18.000,00
	Spese annuali per pulizia aree coperte	€ 1.500,00	€ 18.000,00
	Spese annuali per pulizia aree scoperte	€ 2.000,00	€ 18.000,00
Altri costi	Spese per consulenze fiscali, tecniche e legali	€ 2.666,67	€ 32.000,00
	Spese per RFI	€ 6.666,67	€ 80.000,00
	Ammortamenti	€ 15.674,24	€ 188.090,91
Manutenzione	Spese annuali per manutenzione ordinaria (palazzine - uffici - impianti - e attrezzature - piazzale - scalo ferroviario)	€ 4.166,67	€ 50.000,00
	Spese annuali per manutenzione straordinaria	€ 2.916,67	€ 35.000,00
		<b>€ 90.507,58</b>	<b>€ 965.000,00</b>

Nell'analisi previsionale (*tabella n. 5*) è stata prevista una variazione annuale dei prezzi stimata in circa l'uno per cento annuo, in linea con l'andamento generale dei prezzi.

Tabella n. 5

Costi	1° anno	2° anno	3° anno (Anno a regime)	4° anno	5° anno	6° anno	7° anno	8° anno	9° anno	25° anno
Personale	€ 240.000	€ 300.000	€ 390.000	€ 393.900	€ 397.839	€ 401.817	€ 405.836	€ 409.894	€ 413.993	€ 485.439
Acquisti	€ 285.000	€ 303.000	€ 306.030	€ 309.090	€ 312.181	€ 315.303	€ 318.456	€ 321.641	€ 324.857	€ 380.920
Manutenzione ordinaria	€ 50.000	€ 50.500	€ 51.005	€ 51.515	€ 52.030	€ 52.551	€ 53.076	€ 53.607	€ 54.143	€ 63.487
Manutenzione straordinaria	€ 35.000	€ 35.350	€ 35.704	€ 36.061	€ 36.421	€ 36.785	€ 37.153	€ 37.525	€ 37.900	€ 44.441
Utenze	€ 116.000	€ 142.410	€ 143.834	€ 145.272	€ 146.725	€ 148.192	€ 149.674	€ 151.171	€ 152.683	€ 179.033
Spese generali	€ 54.000	€ 54.540	€ 55.085	€ 55.636	€ 56.193	€ 56.755	€ 57.322	€ 57.895	€ 58.474	€ 68.566
Altri costi: Consulenze legali/fiscali/tecniche - Spese per RFI - Ammortamenti	€ 185.000	€ 188.870	€ 190.759	€ 192.666	€ 194.593	€ 196.539	€ 198.504	€ 200.489	€ 202.494	€ 237.440
<b>Totale costi</b>	<b>€ 965.000</b>	<b>€ 1.074.670</b>	<b>€ 1.172.417</b>	<b>€ 1.184.141</b>	<b>€ 1.195.982</b>	<b>€ 1.207.942</b>	<b>€ 1.220.022</b>	<b>€ 1.232.222</b>	<b>€ 1.244.544</b>	<b>€ 1.459.326</b>

## 7.4.2 Schema dei ricavi

Per quanto attiene i ricavi si è seguita la seguente procedura valutativa che si basa sull'analisi dei bilanci di aziende operanti nel medesimo settore.

Per la **determinazione dei ricavi si è proceduto a classificare gli stessi in relazione allo stock trattato.** Sulla base di ciò sono stati valutati i:

### 1. ricavi relativi alle pedane (pallets)

Per quanto attiene i ricavi relativi alla gestione delle pedane si è ipotizzata, a regime, una *movimentazione annuale di 12.166 pedane.*

Tale movimentazione è data da una movimentazione di circa 1.000 pedane giornaliere per un periodo di giacenza media pari a trenta giorni. Sul totale delle pedane movimentate nel corso dell'anno si è stimato un numero pari al 20%



REGIONE  
BASILICATA

Asse I PO-FESR 2007.2013  
Linea di intervento I.3.1.A  
REALIZZAZIONE DI SISTEMI LOGISTICI DI RILEVANZA REGIONALE



PROVINCIA  
DI  
POTENZA

delle stesse che necessitano di servizi di depallettizzazione, di pellettizzazione e di fasciatura.

Tali servizi consistono nella rimozione degli imballaggi relativi alle pedane ed alla loro successiva rimodulazione al fine di adeguare lo stock uscente dalle linee di produzione alle esigenze della clientela. Analogo ragionamento è stato eseguito per la stima delle pedane che necessitano dei servizi relativi alle celle frigorifero a 0° nonché delle celle Frigorifero a -20°;

## **2. ricavi relativi ai containers**

I ricavi relativi ai containers sono basati sull'ipotesi di movimentazione, a regime, di circa 80 container giornalieri con una giacenza media presso il centro logistico di 15 giorni.

Sulla base di tali elementi si è proceduto a stimare il numero dei containers movimentati nel corso dell'anno ai fine di applicare i prezzi mediamente praticati in analoghi centri logistici.

A completamento dell'analisi relativa alla struttura economica si fornisce il seguente schema riepilogativo relativo alle ipotesi tariffe effettuate nonché la stima delle suddette quantità di servizi prestati e delle merci trattate:

**Tabella n. 6: Tariffe e quantità di servizi prestati nell'anno a regime**

Ricavi per gestione pedane	Quantità	Prezzo unitario	Fatturato
Ricavi per sosta pedane	365.000	€ 1,50	€ 547.500,00
Ricavi per scarico pedane	12.166	€ 5,00	€ 60.830,00
Ricavi per carico pedane	12.166	€ 5,00	€ 60.830,00
Ricavi per depallettizzazione pedane	2.400	€ 5,00	€ 12.000,00
Ricavi per pallettizzazione e fasciatura pedane	2.400	€ 15,00	€ 36.000,00
Magg. Prezzo per sosta e stoccaggio in celle frigorifero 0°	1.200	€ 10,00	€ 12.000,00
Magg. Prezzo per sosta e stoccaggio in celle frigorifero -20'	1.200	€ 20,00	€ 24.000,00
			<b>€ 753.160,00</b>
Ricavi per gestione containers	Quantità	Prezzo unitario	Fatturato
Ricavi per sosta containers	29.300	€ 12,00	€ 351.600,00
Ricavi per scarico containers	1.946	€ 32,00	€ 62.272,00
Ricavi per carico containers	1.946	€ 32,00	€ 62.272,00
			<b>€ 476.144,00</b>
<b>TOTALE FATTURATO</b>			<b>€ 1.229.304,00</b>

Per quanto riguarda i Ricavi per gestione pedane si forniscono i seguenti chiarimenti:

- Le quantità di pedane pari a 365.000 è stata calcolata moltiplicando la giacenza media giornaliera di pedane (1.000) per il numero di giorni annui in cui si presta il servizio di sosta (365 gg);
- La quantità di pedane pari a 12.166 è stata calcolata prevedendo un numero di pedane giornaliere (1.000) per il numero delle giornate annuali (365 gg) diviso per la giacenza media delle pedane presso il centro logistico (30 gg).
- La quantità di pedane pari a 2.400 è stata calcolata applicando una percentuale stimata (20%) sul totale delle pedane in transito annuali (12.000);
- La quantità di pedane pari a 1.200 è stata calcolata applicando una

percentuale stimata (10%) sul totale delle pedane in transito annuali (12.000);

Per quanto riguarda i Ricavi per gestione Containers si forniscono i seguenti chiarimenti:

- Le quantità di containers pari a 29.200 è stata calcolata moltiplicando la giacenza media giornaliera di containers (80) per il numero di giorni annui in cui si presta il servizio di sosta (365 gg);
- La quantità di containers pari a 1.946 è stata calcolata prevedendo un numero di containers giornalieri (80) per il numero delle giornate annuali (365 gg) diviso per la giacenza media dei containers presso il centro logistico (15 gg).

Nell'analisi previsionale (*tabella n. 7*) è stata stimata una crescita annua dei ricavi di circa il 5 %.

**Tabella n. 7**

Ricavi	1° anno	2° anno	3° anno (Anno a regime)	4° anno	5° anno	6° anno	7° anno	8° anno	9° anno	25° anno
Rientri tariffari	€ 967.200	€ 1.112.280	€ 1.229.304	€ 1.244.056	€ 1.258.984	€ 1.274.092	€ 1.289.381	€ 1.304.854	€ 1.320.512	€ 1.598.198
Rientri non tariffari										
Altro (specificare)										
<b>Totale ricavi</b>	<b>€ 967.200</b>	<b>€ 1.112.280</b>	<b>€ 1.229.304</b>	<b>€ 1.244.056</b>	<b>€ 1.258.984</b>	<b>€ 1.274.092</b>	<b>€ 1.289.381</b>	<b>€ 1.304.854</b>	<b>€ 1.320.512</b>	<b>€ 1.598.198</b>

### **Risultato economico netto**

La tabella n. 8 illustra l'andamento prospettico del risultato economico netto dell'investimento determinato sulla base dell'analisi dei costi e dei ricavi proposta nelle precedenti sezioni.

**Tabella n. 8**

<i>Ricavi/Costi</i>	1° anno	2° anno	3° anno (Anno a regime)	4° anno	5° anno	6° anno	7° anno	8° anno	9° anno	25° anno
<i>Ricavi</i>	€ 967.200	€ 1.112.280	€ 1.229.304	€ 1.244.056	€ 1.258.984	€ 1.274.092	€ 1.289.381	€ 1.304.854	€ 1.320.512	€ 1.598.198
<i>Costi</i>	€ 965.000	€ 1.074.670	€ 1.172.417	€ 1.184.141	€ 1.195.982	€ 1.207.942	€ 1.220.022	€ 1.232.222	€ 1.244.544	€ 1.459.326
<b>Utile netto</b>	<b>€ 2.200</b>	<b>€ 37.610</b>	<b>€ 56.887</b>	<b>€ 59.915</b>	<b>€ 63.002</b>	<b>€ 66.150</b>	<b>€ 69.360</b>	<b>€ 72.632</b>	<b>€ 75.968</b>	<b>€ 138.872</b>

### **7.4.3 Sostenibilità finanziaria dell'investimento**

Sulla base del Conto Economico Previsionale è stata costruita la sezione denominata "CashFlow previsionale" mediante la correzione dei ricavi e dei costi dell'esercizio in base alla loro realizzazione finanziaria.

A tal proposito si precisa quanto segue:

- Le dilazioni di pagamento concesse alla clientela nonché le dilazioni di pagamento concessa dai fornitori sono state desunte dalle normali pratiche commerciali applicate nel settore di riferimento;
- Le imposte calcolate nell'esercizio di riferimento si considerano pagate nell'esercizio successivo;
- Non si è data rilevanza all'IVA in quanto la stessa rappresenta una mera partita di giro;
- Si è assunta l'ipotesi che le eccedenze di cassa non vengano reinvestite, ovvero che le stesse non vengano ripartite ai soci, sia in conto capitale sia in conto distribuzione di utili;

Tabella n. 9

Voci	Anni										
	FASE DI CANTIERE	1° anno	2° anno	3° anno	4° anno	5° anno	6° anno	7° anno	8° anno	9° anno	25° anno
<b>Fonti di finanziamento</b>	-										
Risorse proprie											
Contributi pubblici	4.855.125										
Risorse comunitarie											
Mutuo											
Capitale di privati	1.624.875										
Altre risorse (specificare)											
<b>Totale (2+3+4+5+6+7)</b>	<b>6.480.000</b>										
<b>Fatturato</b>	-	967.200	1.112.280	1.229.304	1.244.056	1.258.984	1.274.092	1.289.381	1.304.854	1.320.512	1.598.198
<b>Entrate totali</b>		967.200	1.112.280	1.229.304	1.244.056	1.258.984	1.274.092	1.289.381	1.304.854	1.320.512	1.598.198
<b>Uscite</b>	-										
Costi d'investimento	€ 6.480.000										
Costi d'esercizio (inclusa manutenzione ordinaria)		€ 910.000	€ 1.019.670	€ 1.117.417	€ 1.129.141	€ 1.140.982	€ 1.152.942	€ 1.165.022	€ 1.177.222	€ 1.189.544	€ 1.404.326
Rimborso finanziamento (Quota capitale)											
Interessi passivi + imposte ed oneri sociali		€ 20.592	€ 33.340	€ 40.279	€ 41.369	€ 42.481	€ 43.614	€ 44.769	€ 45.948	€ 47.149	€ 69.794
<b>Uscite totali</b>		€ 930.592	€ 1.053.010	€ 1.157.696	€ 1.170.510	€ 1.183.463	€ 1.196.556	€ 1.209.791	€ 1.223.169	€ 1.236.692	€ 1.474.120
-	-										
<b>Cash Flow complessivo</b>	-	€ 36.608	€ 59.270	€ 71.608	€ 73.545	€ 75.521	€ 77.536	€ 79.590	€ 81.685	€ 83.820	€ 124.078
<b>Flusso di cassa progressivo</b>	-	€ 36.608	€ 95.878	€ 167.486	€ 241.032	€ 316.553	€ 394.089	€ 473.679	€ 555.364	€ 639.183	€ 2.306.527

### 7.5 Applicazione dell'art. 55 del Regolamento UE 108 /2006 per i progetti generatori d'entrata

Tabella n. 10

Prospetto di calcolo del deficit di finanziamento (Art. 55 regolamento (CE) n.1083/2006)																	
Anni	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°	11°	12°	13°	14°	15°	Totale	Totale attualizzato
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		
Costi d'investimento	€ 2.700.000	€ 3.780.000														€ 6.480.000	€ 6.000.000
Costi operativi			€ 910.000	€ 1.019.670	€ 1.117.417	€ 1.129.141	€ 1.140.982	€ 1.152.942	€ 1.165.022	€ 1.177.222	€ 1.189.544	€ 1.201.989	€ 1.214.559	€ 1.227.255	€ 1.240.077	€ 14.885.820	€ 9.633.278
Entrate			€ 967.200	€ 1.112.280	€ 1.229.304	€ 1.244.056	€ 1.258.984	€ 1.274.092	€ 1.289.381	€ 1.304.854	€ 1.320.512	€ 1.336.358	€ 1.352.394	€ 1.368.623	€ 1.385.047	€ 16.443.086	€ 10.622.303
Valore residuo															€ 324.000	€ 324.000	€ 155.850
Flusso di cassa netto	-€ 2.700.000	-€ 3.780.000	€ 57.200	€ 92.610	€ 111.887	€ 114.915	€ 118.002	€ 121.150	€ 124.360	€ 127.632	€ 130.968	€ 134.369	€ 137.835	€ 141.368	€ 144.969	-€ 4.922.734	€ 989.025
DEFICIT DI FINANZIAMENTO																	€ 4.855.125



### **7.5.1 Esplicitazioni al prospetto di calcolo del deficit di finanziamento**

#### **Periodo temporale di riferimento**

L'analisi effettuata ha assunto come arco temporale di riferimento 15 anni atteso che:

- L'articolo 55 del Regolamento 1083 stabilisce che la stima delle variabili finanziarie e la procedura di attualizzazione vadano condotte facendo riferimento "all'arco di un periodo di riferimento appropriato alla categoria dell'investimento".
- Le Note Guida della Commissione Europea definiscono (al paragrafo 3.2.3) il periodo di riferimento (o orizzonte temporale del progetto) come il numero di anni di vita economica utile dell'investimento, per i quali sono fornite previsioni nell'analisi. Le Note presentano in una tabella, riportata di seguito, i periodi di riferimento per alcune categorie di investimento.

Tabella n. 11  
Periodi di riferimento per l'analisi dei PGE, in vari settori di intervento

Settori di intervento	Periodo di riferimento (anni)
Ferrovie	30
Strade	25
Risorse idriche	30
Energia	25
Telecomunicazioni	15
Industria	10
Altri servizi	15

Nella costruzione del profilo temporale dell'analisi, sono stati naturalmente considerati anche gli anni necessari alla realizzazione dell'investimento (fase di cantiere), in cui in generale non c'è ancora erogazione di servizi e quindi non si manifestano né costi di gestione né entrate. L'anno iniziale dell'analisi è l'anno

corrente, in cui viene presentata la proposta di finanziamento a valere sul Programma Operativo.

### Le variabili monetarie

Nell'analisi sono stati considerati solo i **flussi di cassa**, ossia l'importo effettivo delle somme liquide versate o ricevute dal progetto. Così, gli elementi contabili non liquidi, come l'ammortamento, non sono stati inclusi nell'analisi.

### Costi di investimento

Per determinare il **costo totale dell'investimento** ai fini dell'analisi sono state considerate voci quali: spese generali (studi e progettazioni), spese per la costruzione dell'infrastruttura: opere civili, fabbricati, macchinari, impianti, attrezzature, montaggio e messa in opera (*vedi tabella sotto*).

Tabella n. 12

INTERVENTO	COSTO D'INVESTIMENTO
- Realizzazione del raccordo ferroviario (completamento) con formazione del corpo stradale e armamento del tipo UNI 60 per uno sviluppo di 1.100 Mt. comprensivo del tronchino di manovra	€ 900.000,00
- Realizzazione del piazzale di manovra della piattaforma di scambio comprensiva di aree di parcheggio e stoccaggio temporaneo merci per una superficie complessiva pari a circa 62.000 mq.	€ 2.500.000,00
- Edificio uffici e servizi	€ 327.000,00
- Recinzioni, reti tecnologiche, impianti di illuminazione e videosorveglianza	€ 500.000,00
- Acquisto macchinari ed attrezzature per il carico/scarico delle merci, attrezzature tecnologiche e celle frigorifere	€ 1.200.000,00
<b>TOTALE LAVORI E ATTREZZATURE</b>	<b>€ 5.427.000,00</b>
- Spese generali (10% dei lavori)	€ 542.700,00
- Lavori in economia	€ 315.300,00
- Imprevisti (5% dei lavori)	€ 195.000,00
<b>COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO</b>	<b>€ 6.480.000,00</b>



REGIONE  
BASILICATA

Asse I PO-FESR 2007.2013  
Linea di intervento I.3.1.A  
REALIZZAZIONE DI SISTEMI LOGISTICI DI RILEVANZA REGIONALE



PROVINCIA  
DI  
POTENZA

### Costi di esercizio e di manutenzione

Il **flusso delle uscite di cassa** (tab. nr. 13), sottratto alle entrate lorde per determinare il flusso delle entrate nette, è costituito dai costi di esercizio del progetto (personale, energia, utenze varie, materiali di consumo) più i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

In coerenza con quanto disposto dall'art. 55 del regolamento UE 108/2006 per i **progetti generatori di entrate (PGE)** nel calcolo del flusso delle uscite di cassa non sono stati inclusi né i costi finanziari (quali interessi e rimborsi di mutui, che non sono generati dal funzionamento del progetto in se, ma dal suo finanziamento), né gli ammortamenti e la costituzione di riserve (che rappresentano costi contabili ma non vere e proprie uscite di cassa).



REGIONE  
BASILICATA

Asse I PO-FESR 2007.2013  
Linea di intervento I.3.1.A  
REALIZZAZIONE DI SISTEMI LOGISTICI DI RILEVANZA REGIONALE



PROVINCIA  
DI  
POTENZA

Costi operativi	1° anno	2° anno	3° anno	4° anno	5° anno	6° anno	7° anno	8° anno	9° anno	10° anno	11° anno	12° anno	13° anno	14° anno	15° anno
Personale	Fase di cantiere		€ 240.000	€ 300.000	€ 390.000	€ 393.900	€ 397.839	€ 401.817	€ 405.836	€ 409.894	€ 413.993	€ 418.133	€ 422.314	€ 426.537	€ 430.803
Acquisti			€ 291.000	€ 303.000	€ 306.030	€ 309.090	€ 312.181	€ 315.303	€ 318.456	€ 321.641	€ 324.857	€ 328.106	€ 331.387	€ 334.701	€ 338.048
Manutenzione ordinaria			€ 50.000	€ 50.500	€ 51.005	€ 51.515	€ 52.030	€ 52.551	€ 53.076	€ 53.607	€ 54.143	€ 54.684	€ 55.231	€ 55.783	€ 56.341
Manutenzione straordinaria			€ 35.000	€ 35.350	€ 35.704	€ 36.061	€ 36.421	€ 36.785	€ 37.153	€ 37.525	€ 37.900	€ 38.279	€ 38.662	€ 39.048	€ 39.439
Utenze			€ 128.000	€ 142.410	€ 143.834	€ 145.272	€ 146.725	€ 148.192	€ 149.674	€ 151.171	€ 152.683	€ 154.210	€ 155.752	€ 157.309	€ 158.882
Spese generali			€ 54.000	€ 54.540	€ 55.085	€ 55.636	€ 56.193	€ 56.755	€ 57.322	€ 57.895	€ 58.474	€ 59.059	€ 59.650	€ 60.246	€ 60.849
Altri costi: Consulenze legali/fiscali/tecniche - Spese per RFI -			€ 112.000	€ 133.870	€ 135.759	€ 137.666	€ 139.593	€ 141.539	€ 143.504	€ 145.489	€ 147.494	€ 149.519	€ 151.564	€ 153.630	€ 155.716
<b>Totale costi operativi</b>			<b>€ 910.000</b>	<b>€ 1.019.670</b>	<b>€ 1.117.417</b>	<b>€ 1.129.141</b>	<b>€ 1.140.982</b>	<b>€ 1.152.942</b>	<b>€ 1.165.022</b>	<b>€ 1.177.222</b>	<b>€ 1.189.544</b>	<b>€ 1.201.989</b>	<b>€ 1.214.559</b>	<b>€ 1.227.255</b>	<b>€ 1.240.077</b>

Tabella n. 13



### Entrate

Relativamente alla quantificazione delle **entrate lorde** nel periodo di riferimento si rimanda a quanto specificato al paragrafo 7.4.2.

### Valore residuo

Il **valore residuo** è stato considerato un componente positivo dell'analisi di redditività finanziaria del progetto ed inserito nell'ultimo anno dell'analisi. Il valore residuo andrebbe calcolato come il valore attuale dei flussi di cassa netti previsti durante gli anni di vita economica che superano il periodo di riferimento. In linea con quanto definito dalla Guida MEF 2003, il valore residuo è stato quantificato nel 5% del costo iniziale dell'investimento.

### Entrate nette, attualizzazione e calcolo del deficit di finanziamento

La differenza fra entrate lorde di cassa e uscite di cassa del Progetto è uguale alle **entrate nette** (o flusso di cassa). L'attualizzazione dei flussi è stata compiuta, in coerenza con le indicazioni degli Orientamenti e delle Note Guida, utilizzando un tasso di sconto del 5% (che è espresso in termini reali in quanto, come abbiamo visto, nell'analisi vengono considerati valori a prezzi costanti).

Si riporta, nella pagina che segue, il calcolo del deficit di finanziamento.



REGIONE  
BASILICATA

Asse I PO-FESR 2007.2013  
Linea di intervento I.3.1.A  
REALIZZAZIONE DI SISTEMI LOGISTICI DI RILEVANZA REGIONALE



PROVINCIA  
DI  
POTENZA

## Calcolo deficit di finanziamento

A)	Costo d'investimento attualizzato	€ 6.000.000,00
B)	Entrate attualizzate	€ 10.622.303,00
C)	Costi d'esercizio attualizzati	€ 9.633.278,00
D)	valore residuo attualizzato	€ 155.850,00
E)	Entrate nette [(B) - C) + D)]	€ 1.144.875,00
F)	DEFICIT DI FINANZIAMENTO	<b>€ 4.855.125,00</b>
G)	Tasso deficit di finanziamento ( F/A )	<b>80,92%</b>
<b>CONTRIBUTO DEL FONDO</b>		
1)	Costo ammissibile dell'investimento	€ 6.000.000,00
2)	Tasso deficit di finanziamento (G)	80,92%
3)	Spesa d'investimento ammissibile [1) * 2)]	€ 4.855.125,00
4)	Tasso massimo di cofinanziamento del fondo 40%	40%
5)	Importo massimo della sovvenzione comunitaria	€ 1.942.050,00

La tabella di sopra sintetizza la procedura riportata a pag. 12 del documento **INFORMATIVA PRESENTATA AL COCOF NOTE GUIDA IN MERITO ALL'ARTICOLO 55 DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO (CE) N. 1083/2006: PROGETTI GENERATORI DI ENTRATE**

### I Tre Passi Chiave del Calcolo della partecipazione dei Fondi

**Primo Passo:** Deficit di Finanziamento

$$\max SAA = CIA - PNA = DF \quad (6)$$

ove: SAA sta per la spesa ammissibile;

DF è il deficit di finanziamento;

CIA è il costo d'investimento attualizzato;

PNA sono i proventi netti attualizzati.

**Secondo Passo:** Spesa Ammissibile Attualizzata:

$$SAA = DF * P \quad (7)$$

ove: SAA è la spesa ammissibile attualizzata;

P indica la percentuale data dal rapporto dei costi ammissibili attualizzati rispetto ai costi d'investimento attualizzati.

**Terzo Passo:** Partecipazione dei Fondi

$$PAUE = SAA * TCUE \quad (8)$$

ove: TCUE è il tasso di cofinanziamento dell'UE

PAUE è la partecipazione attualizzata dei Fondi